

se han realizado esas inversiones para captar la totalidad de los recursos de agua existentes en la provincia madrileña e, incluso, de otras, los madrileños no tendrán agua suficiente.

El mismo informe señala, asimismo, que la población conjunta de la capital y la provincia no podrá superar, en ningún caso, los ocho millones y medio de habitantes, ya que aunque los recursos totales del líquido elemento serían suficientes para garantizar el consumo de diez millones de habitantes, lo cierto es que habría que contar con la provincia de Guadalajara, en la actualidad servida por la Man-

comunidad de Aguas del Sorbe que también proporciona el servicio a los municipios madrileños del corredor Madrid-Guadalajara.

La ausencia de planificación a lo largo y ancho de la provincia madrileña ha traído como consecuencia el hecho de que en los últimos años la escasez de agua en las épocas estivales se haya manifestado de un modo más patente, en la casi totalidad de los municipios de la provincia. El tema, tratado ya con profundidad por toda la prensa madrileña, principalmente en el transcurso del verano del pasado año, parece que ha hecho reflexionar a los distintos

organismos competentes que, rápidamente, han comenzado a realizar todo tipo de estudios en relación al tema. La provincia que, según algunos trabajos ya publicados, da cobijo en la actualidad a seis millones y medio de habitantes, no podrá por ningún concepto superar los ocho millones y medio antes de que sea alcanzado el segundo milenio. Y ello, siempre y cuando sean aprovechados al máximo la totalidad de recursos con que se cuenta.

La escasez actual puede asegurarse de un modo rotundo que ni es fruto de la casualidad, ni según tales estudios resulta inevitable. Ello es el resultado de la

inadecuación entre los recursos actualmente utilizados y la demanda que sobre ellos ejerce una población cada vez mayor, en cuanto a número y en cuanto a niveles de utilización de agua por habitante. Se trata, sin duda, de una situación causada en la mayoría de los casos por la presión del desarrollo urbano y la ineficacia o incumplimiento de los mecanismos que deberían garantizar el que la expansión o creación de asentamientos urbanos comportase, obligatoriamente, la creación de los medios necesarios para asegurar el suministro y distribución de agua. Esta falta de previsión por parte de los organismos

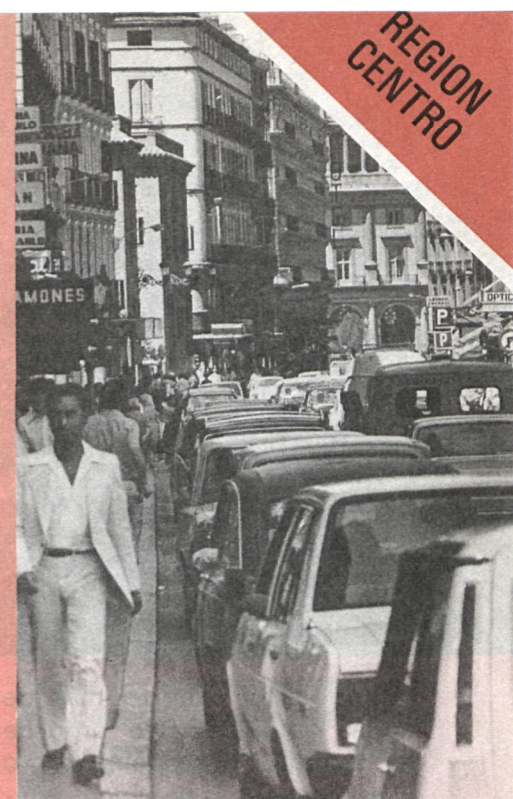
competentes de la Administración ha obligado a un gran número de municipios madrileños a buscar de un modo totalmente independiente la solución a su problema de abastecimiento de agua.

Según este estudio, en la próxima década —de la cual ya hemos consumido dos años— sería necesario realizar una inversión por valor de 29.500 millones de pesetas, además de los 71.000 millones que habrían de invertirse en la etapa que va desde 1985 hasta el año 2000.

En relación a la notable diferencia que existe entre los niveles de inversión del período 1975-85 y los quince años siguientes, se debe fundamentalmente a las obras necesarias que habrán de realizarse para poner en funcionamiento el sistema Alberche-Tiétar, que han sido proyectadas en su totalidad para los quince últimos años. Todo ello, claro está, hace que los resultados, llegado el año 1985, no sean estrictamente comparables a los resultados del año 2000, ya que para el primero la provincia de Madrid no contaría con capacidad de embalse de regulación muy por exceso de la demanda, mientras que en el año 2000 dicha capacidad equivaldría a unos 300 hectómetros cúbicos anuales.

CINCUENTA MIL MILLONES PARA ATAJAR LA CONTAMINACION DE LOS RIOS

El problema de saneamiento en la provincia madrileña es, sin ningún género de dudas, tanto o más importante que el planteado por la escasez de agua. A la falta de recursos, tanto superficiales como subterráneos del líquido elemento, se ha unido en los últimos años el constante incremento de la contaminación de las cuencas hidrográficas que surcan y surten la provincia, además del resto de las que componen la Región Centro. Los vertidos de aguas residuales, siempre en última instancia, convergen so-



bre el sistema de afluentes y ríos de la provincia y, por tanto, repercuten aguas abajo de éstas. El hecho de que prácticamente la totalidad de los ríos que discurren aguas abajo del aglomerado madrileño y demás núcleos urbanos importantes de la provincia e, incluso, anteriores a ella, presentando grados de contaminación muy superiores a los que serían exigibles en función de los usos a que están destinadas sus aguas, se ha agudizado aún más, en algunas zonas, como consecuencia de que el elevado índice de contaminación haya llegado aguas arriba de algunos embalses utilizados para el abastecimiento. Todo ello, sin duda, debido a que el grado de depuración de las aguas es insuficiente en muchos de los casos. La situación, preocupante, ha llegado a tal extremo debido a que únicamente el Ayuntamiento de Madrid, con su depuración parcial y primaria, doce núcleos municipales más y algunas urbanizaciones e industrias, la mayoría ubicadas en zonas de recursos hidrográficos superficiales, depuren actualmente sus vertidos.

Pero si el problema es grave para la capital, con un Manzanares que se introduce en el núcleo urbano con un caudal de un metro cúbico por segundo





ta que la población a servir —excluido el municipio de Madrid— será de más de cuatro millones de habitantes, la inversión en redes resultará, por tanto, de aproximadamente 26 millones de pesetas. Añadiendo a ello la inversión del Ayuntamiento de Madrid, estimada anteriormente en 10.000 millones de pesetas, la cuantía en redes de saneamiento hasta el año 2000 puede estimarse alrededor de 36.000 millones de pesetas.

Por otra parte, y en lo que se refiere a depuración, el costo de la inversión a realizar para cuando se inicie el segundo milenio ha sido calculada en 14.000 millones de pesetas. Y todo ello, es decir, el total del capital que habría de ser invertido para la infraestructura de saneamiento

y que recibe catorce más de aguas residuales a lo largo de su recorrido metropolitano, no lo es menos en la provincia, principalmente en las zonas próximas a los grandes núcleos del Area Metropolitana: Leganés, Alcorcón, Getafe, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Torrejón de Ardoz, etc., además de otros como San Lorenzo de El Escorial, El Escorial, Villalba, Móstoles, Pelayos, San Martín de Valdeiglesias y otros núcleos poblacionales que en los últimos años han sufrido un gran crecimiento y que por efectuar sus vertidos a cauces destinados al abastecimiento, se verán en la imperiosa obligación de depurar sus aguas residuales a límites superiores a los de las depuradoras convencionales, teniendo en cuenta su potencial peligrosidad sanitaria —en la actualidad más real que potencial—,

y la posibilidad de eutrofización de los embalses destinados al abastecimiento.

Sobre la base, siempre, del informe emitido por COPLACO a este respecto, en relación a la

Vivienda, agua, contaminación, accesos, transporte y enseñanza, sexólogo de enfermedades que minan el organismo vital de la provincia madrileña

cuantía de la inversión de infraestructura para saneamiento en el período 1975-2000, el coste medio por habitante para red de saneamiento sería de seis mil pesetas. Mas teniendo en cuen-

y depuración se cifraría, por tanto, en los 50.000 millones de pesetas.

Posteriormente, y como consecuencia de un derroche de medios tan importantes, quizá los peces vuelvan a la cuenca del Manzanares y los madrileños podrán bañarse en los ríos que surcan la provincia sin correr el riesgo de enfermedades infecciosas.

LOS ACCESOS Y LOS MEDIOS DE TRANSPORTE, OTRO CALVARIO

Efectivamente, el problema de los accesos a la capital y el transporte entre ésta y las localidades que anteriormente hemos denominado como ciudades «dormitorio», es un calvario





para los miles y miles de madrileños que, diariamente, se ven en la imperiosa necesidad de emplear cualquiera de los dos sistemas para desplazarse hasta su lugar de trabajo. Un puesto de trabajo que cada día que pasa se encuentra más alejado del hogar, por la saturación que sufren las carreteras. El desmesurado crecimiento y desarrollo urbano del área metropolitana madrileña y de su zona de influencia ha impuesto fuertes problemas y disfuncionalidades sobre la estructura urbana, sobre la forma de asentamiento de la población y del empleo y sobre el trazado, funcionamiento y niveles de servicio del sistema de transporte.

El tremendo aumento del valor del suelo, provocado en forma especulativa sobre su precio original, tras la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana del Área Metropolitana, en 1963, que determinaba los usos del suelo en la totalidad del territorio del municipio de Madrid y de las localidades de su alfoz, con la correspondiente calificación urbanística, dejaron sin posibilidades al Plan de la Red Arterial aprobado en 1967 como con-

secuencia de la ausencia de los medios económicos suficientes para hacerlo realidad en un plazo prudencial que evitase su desfase antes de quedar terminado. La elevación de los costes y la lentitud de tramitación del procedimiento de expropiaciones, junto a la modificación del planeamiento, contribuyeron a provocar un fuerte retraso en el calendario de creación de la infraestructura básica de transporte dentro del área metropolitana.

Debido a este retraso, y bajo la fuerte presión originada por el

aumento de la demanda residencial e industrial, las pautas de crecimiento marcadas por el área metropolitana comienzan a alejarse cada vez más espectacularmente de las que habían sido previstas en el Plan General de Ordenación Urbana de 1963. Ante la ausencia de infraestructura adecuada, la industria se asienta a lo largo de las principales vías de penetración utilizando como vías urbanas las que de hecho fueron concebidas como carreteras de comunicación de larga distancia.

Hoy, el Plan Especial de Infraestructura del Transporte, realizado por COPLACO, contempla la necesidad de afrontar inmediatamente este problema, en dos vertientes. Por una parte, la infraestructura viaria ya proyectada con las adaptaciones necesarias y, por otra parte, las correspondientes prolongaciones ferroviarias de tal manera, que los municipios más importantes de la provincia queden en conexión directa con la capital. Este Plan, también, con un margen de realizaciones hasta el año 2000, ha calculado que las obras necesarias para la infraestructura viaria alcanzarían la cifra de 50.000 millones de pesetas.



CONTAMINACION

Sin considerar los problemas de vivienda y enseñanza, harían falta 200.000 millones para intentar su curación

Por su parte, el ferrocarril de cercanías tiene un importante papel que desempeñar como enlace entre el continuo urbano y los núcleos periféricos, pudiendo llegar a constituirse en un futuro no muy lejano en el modo de transporte más adecuado a las necesidades de los próximos años. El coste de las previsiones realizadas con tope en el año 2000 no han sido manifestadas en ningún momento por los responsables de Renfe. Sirva no obstante, a título orientativo, la inversión que alcanzará el ferrocarril de Parla a Fuenlabrada con carácter de urgencia e incluido en el Plan de Cercanías de Madrid, cuya cifra ha sido concretada en 10.000 millones de pesetas.

LA ENSEÑANZA, UNO DE LOS SECTORES MAS ABANDONADOS

Al igual que la fuerte corriente inmigratoria ocasionó, en su momento, un grave problema de vivienda todavía sin resolver,

la enseñanza encontró muchas dificultades hasta situarse en un plano más aceptable como ocurre en la actualidad. La escasez de centros oficiales de enseñanza y la fuerte demanda de puestos escolares fueron, en definitiva, las bases sobre las que se fundamentó uno de los mayores negocios de la época.

La enseñanza privada conocedora de la situación en que se hallaba la Administración—existía un elevado censo de niños sin escolarizar en la provincia madrileña— hizo y deshizo como mejor le convino. La habilitación de viviendas de reducidas dimensiones, en centros privados de enseñanza, donde se impartían todas las materias a un número de alumnos muy superior, casi siempre, al marcado por la legislación vigente; la falta de las más mínimas condiciones para impartir la enseñanza, así, como la existencia de un profesorado en la mayoría de los casos incompetente, han sido por otra parte las razones que han llevado al ciudadano madrileño a exigir a la

Administración la creación de los necesarios centros oficiales de enseñanza.

El Estado, a través de los organismos correspondientes, se ve impedido para intentar abarcar las necesidades de escolarización del momento, a pesar del fuerte ritmo de construcción imprimido en los últimos años. Así, estamos presenciando cómo hacen aguas las corporaciones de nuestra provincia, llegando incluso, como ha sucedido recientemente con la Corporación de Leganés, a presentar su dimisión al gobernador civil de Madrid por comprender su impotencia para resolver los problemas de escolarización presentados en el municipio en el presente curso. El Ministerio de Educación y Ciencia, a través de su delegación provincial, intenta remediar como puede la avalancha de protestas que diariamente se presentan con motivo de las muchas deficiencias existentes en los centros de enseñanza.

La Administración, a pesar de todo, continúa su marcha progresiva hacia la nacionalización total de la enseñanza. Entre tanto, el pasado año escolar la provincia recibió subvenciones estatales por valor de cerca de 300 millones de pesetas, distribuidos entre las diferentes etapas de la enseñanza. Actualmente se hallan en construcción 67.200 nuevos puestos escolares, la provincia de Madrid, cuya inversión alcanza los 2.850 millones de pesetas.

AIRE IMPURO Y DETERIORO DEL MEDIO AMBIENTE

Otro de los muchos y graves problemas que ha traído consigo la superpoblación de la capital de España ha sido la contaminación de la atmósfera. La prensa y los diferentes medios audiovisuales se han encargado

